

Fiche élève

NOM

Prénom

Classe

Activités proposées

1. Vérifier la progression et l'étalement de l'urbanisation en comparant plusieurs cartes topographiques. Mettre en évidence sur un calque à l'aide de couleurs appropriées cet étalement. Repérer puis placer sur le calque l'aéroport de Strasbourg Entzheim. Prolonger les pistes avec deux flèches pour bien mettre en évidence le cône d'atterrissage des avions.
2. A l'aide des textes du dossier compléter un tableau montrant les raisons de l'opposition ou de l'adhésion des différents acteurs au projet DHL.

Nom de l'acteur ?	Est-il favorable ou opposé au projet ?	Quelle est l'origine géographique de cet acteur ?	Quels sont les arguments développés ?

3. Repérer les différents acteurs sur la carte topographique. Que constate-t-on ?

Article 1 : DHL : l'Alsace sait-elle ce qu'elle veut ?

L'affaire DHL a accéléré la rentrée politique, d'ordinaire léthargique jusqu'à la foire européenne. Une rentrée qui fait du bruit.

Depuis l'annonce du projet d'implantation de DHL à l'aéroport d'Entzheim, les élus ne sont pas à la fête : on leur reproche, au mieux, de ne pas avoir le courage de prendre la tête des associations de défense, au pire d'avoir été « achetés » par le spécialiste du fret aérien, le tout accompagné de quelques insultes et injures, voire menaces. Riverain d'Entzheim n'a pas d'oreille pour entendre les arguments de développement économique. Pas tellement parce que son appareil auditif aurait été déjà endommagé par les atterrissages et décollages. Mais, en cette fin de siècle, le bruit est devenu la nuisance la plus insupportable pour les citoyens. A plus forte raison lorsque ce bruit est nocturne.

Ce serait sans doute faire injure aux élus de penser qu'ils ne sont pas en mesure de comprendre l'exigence d'un environnement viable. Le rôle qu'on attend d'eux est de garder la tête froide, d'analyser le pour et le contre, de ne pas jeter de l'huile sur le feu, de ne pas faire de surenchère démagogique, sur fond d'arrière-pensée électoraliste. A de rares exceptions près, c'est d'ailleurs ce qu'ils ont fait. Où en est-on sur le plan politique, et comment le dossier peut-il évoluer en conciliant à la fois l'intérêt particulier et l'intérêt général ?

Bur : « pas de chèque en blanc »

Parmi ceux qui sont en première ligne, le député de Strasbourg-campagne Yves Bur est « clairement contre la venue de DHL ». Il a mis, explique-t-il, sur les deux plateaux d'une balance les avantages économiques et les nuisances, et ces dernières l'ont nettement emporté. Et pourtant, le maire de Lingolsheim, commune qui compte 700 chômeurs, ne « crache pas sur 350 emplois ». Ni sur le développement de l'aéroport d'Entzheim, « indispensable à l'économie de la région ». Mais en l'occurrence, selon Yves Bur, ces 350 emplois pèsent moins que la qualité de vie des habitants de l'agglomération strasbourgeoise dans les 20 ans à venir. « Il n'est pas question, dit-il, de donner un chèque en blanc à DHL sans aucune possibilité de revenir en arrière. »

Les conditions du débat auraient-elles été différentes si la communication sur l'implantation de DHL n'avait pas été totalement bâclée, voire inexistante ? A qui la faute ? Daniel Hoeffel (voir son interview dans les DNA d'hier), au courant du projet (tout comme la présidente de la CUS, Catherine Trautmann, et le président du conseil régional, Adrien Zeller) avoue que l'annonce précipitée faite par le transporteur l'a pris au dépourvu et qu'il n'en avait pas été informé auparavant. On pourrasans doute reprocher aux grands élus du Bas-Rhin de ne pas avoir senti venir la levée de boucliers de la population et d'avoir très mal géré l'explication qui aurait dû suivre immédiatement la diffusion de l'information.

Ferry et Bigot : « des plages nocturnes calmes »

Aujourd'hui, le mal est fait. Mais il faut calmer le jeu, dit-on du côté de Catherine Trautmann. Comment ? Pour le député de la circonscription de Molsheim, Alain Ferry, opposé à l'arrivée de DHL, il ne faut surtout pas hypothéquer l'avenir de l'aéroport d'Entzheim et de sa région. Mais il est urgent de redéfinir sa vocation et d'établir un cahier des charges. « On peut très bien envisager un développement de l'aéroport en-dehors des périodes de sommeil des riverains. »

C'est également l'opinion de Jacques Bigot, maire d'Illkirch-Graffenstaden, qui ne s'était pas encore exprimé sur le sujet. « Quelle que soit la décision qui sera prise sur la venue de DHL, il faudra mettre au point une réglementation de l'aéroport, en essayant de maintenir des plages nocturnes calmes. Je ne vois pas comment pourrait fonctionner un aéroport d'agglomération avec des vols nocturnes créant des nuisances insupportables. Mais les choix faits en 1994 pour le développement de l'aéroport doivent être maintenus, à condition que ce soit dans l'intérêt de l'activité régionale et plutôt dans un cadre diurne. » Sans doute est-il urgent également que l'Etat achève la réactualisation du plan d'exposition au bruit, opposable aux POS (plans d'occupation des sols), dont la dernière version date de 1983.

Zeller : « une décision avant tout locale »

Les présidents des trois principales collectivités (CUS, département, région) ont décidé d'attendre les rapports des experts pour prendre une décision définitive. Pour Adrien Zeller, cette « décision est d'ailleurs à prendre avant tout localement. La région n'est concernée qu'en second lieu. Mais il est clair que cette affaire doit conduire à une réflexion forte sur l'aménagement du territoire et répondre à la question : où fait-on quoi ? »

C'était là, comme le rappelait dans nos colonnes le conseiller régional Armand Jung, l'une des ambitions d'Alsace 2005. Une réflexion prospective que le nouveau président du conseil régional n'a pas reprise à son compte, estimant qu'elle ressemblait trop à une fresque et pas assez à une vision volontariste. « Je suis, rappelle-t-il, pour un aménagement du territoire équilibré et contre la saturation de l'espace économique strasbourgeois. »

Haenel : « sans visibilité ni perspectives »

On peut prédire, sans trop s'avancer, que les responsables politiques, après la remise des rapports des experts, ne s'opposeront pas à l'implantation de DHL, créatrice d'emplois. Mais poseront au transporteur des conditions draconiennes. Qui le feront peut-être renoncer de lui-même. Si tel était le scénario dans les semaines à venir, les élus ne seraient pas quittes pour autant, sans même parler des imprévisibles retombées politiques et électorales.

« Le gros inconvénient de cette affaire, résume le sénateur Hubert Haenel, moins directement concerné, c'est qu'à l'extérieur se diffuse une fois de plus l'image d'une Alsace qui ne sait pas ce qu'elle veut, d'une région divisée qui n'arrive à aucun consensus sur rien. Dans le domaine du transport aérien de personnes et de marchandises, on se trouvera dans des situations comme celles-ci tant qu'on n'aura pas défini un plan général pour le Rhin supérieur. Sans visibilité et sans perspectives, on ne peut pas faire de bonne communication. »

Combien de mois, d'années ou... de décennies faudra-t-il pour élaborer un plan régional global, et pas seulement des transports, qui obtienne l'assentiment général et fédère les énergies régionales ?

Claude Keiflin

Article 2 - Toujours des réactions...

Coûts humains

De Jean-Marie Lorentz, président du Centre antibruit du Bas-Rhin : « DHL à Entzheim apporterait des emplois, des recettes et de la compétitivité, il faut l'admettre. Il faut admettre aussi qu'il infligerait des coûts humains à des milliers et des milliers de personnes perturbées dans leur sommeil, d'où dépenses sociales de santé accrues et moindre efficacité économique. Le CABR invite à réfléchir à cette équation.

Même en le supposant positif, le résultat devrait encore être examiné à la lumière des trois questions suivantes :

1) Est-il réaliste d'imaginer qu'une fois implanté, le puissant DHL respecterait les conditions qui lui seraient imposées ?

2) L'extension des vols de nuit, dont DHL ne serait qu'un début, n'est-elle pas génératrice d'une image de marque négative, nuisant à l'agglomération strasbourgeoise ?

3) Surtout, certaines valeurs telles que la morale, la santé, la culture, etc... n'échappent-elles pas d'office à tout marchandage même très rémunérateur ?

Chut... le sommeil est précieux pour tous, la nuit moins de bruit ».

Agir

De M. Roger Lançon, Eckbolsheim : « Quand tout a été dit sur DHL. Qu'une société étrangère veut s'installer en Alsace pour prendre des parts de marché au détriment de sociétés françaises ou européennes. Qu'une nouvelle concurrence fait baisser les prix mais ne crée globalement pas d'emploi. Que l'ouverture de nuit du ciel strasbourgeois risque de faire des émules. Qu'il existe une opposition forte à ce projet et que son action (association de village, banderoles, pétitions, voire marche silencieuse) est une désapprobation polie. Quand tout a été dit, il faut agir ! »

Et Danone ?

De l'association populaire familiale et syndicale de la Montagne-Verte : « Les habitants de la Montagne-Verte ne veulent pas d'une agression supplémentaire (...). Pour faire approuver leur implantation sur le site d'Entzheim, les responsables de DHL ont mis en avant la création de centaines d'emplois. Ne nous leurrions pas. A ce niveau, la Montagne-Verte connaît depuis plus de 20 ans une désertification avec la suppression d'entreprises et d'emplois forts importants. Quels types d'emplois seront proposés par DHL ? Et pour combien de temps ? Les contraintes économiques et surtout l'automatisation réduiront à terme ces promesses à l'état de rumeurs. N'est-ce pas Antoine Riboud, du groupe Danone, qui déclarait qu'il allait continuer à licencier, l'évolution technologique lui permettant de produire de plus en plus avec de moins en moins de monde ? Il en sera de même pour DHL. Nous ferions mieux de défendre d'arrache-pied les « emplois bien réels » de Danone actuellement menacés, dont les salariés ont prouvé leur savoir-faire. L'APFS de la Montagne-Verte appelle toutes les associations familiales à se regrouper et à participer à toutes les actions présentes et à venir. »

A pic

De M. Claude Hoch, Erstein : « Un avis pris par le Conseil supérieur d'hygiène publique de France en date du 4 avril 1996 a paru dans le Moniteur du bâtiment et des TP du 9 août 1996. Il tombe « à pic » en ce qui concerne l'affaire DHL. J'en suis à me demander à quoi peut servir un tel conseil si les avis qu'il prend ne sont pas pris en considération et encore moins par nos « sages » qui nous gouvernent ! Supprimons donc le Conseil supérieur d'hygiène publique de France, cet empêchement de tourner en rond ! ».

A propos de Copenhague

Du Dr H. S., (médecine du sport, médecine aérospatiale), Strasbourg : « (...)On ne pourra jamais éviter des pics sonores qui sont hautement préjudiciables à l'équilibre physiologique des populations concernées, notamment sur le plan cardio-vasculaire, neuro-endocrinien et psychologique. A ce propos, je vous renvoie à l'étude médicale concernant, il me semble, l'aéroport de Copenhague, où l'on a noté une augmentation de 150% des problèmes psychiatriques dans la population riveraine. (...) A l'heure où, de tous côtés, l'on prône non seulement la rigueur et l'économie, mais aussi la prévention, n'est-il pas absurde et, à la limite, de vouloir mettre en place, dans ces conditions, une structure telle que DHL ? »

Sacrifices

De M. Bernard Strub, Strasbourg : « L'aéroport Strasbourg International-Entzheim est au coeur d'un débat qui pose la question même de son activité et de son développement. Les lecteurs qui par leur courrier ont manifesté leur mécontentement, ne se rendent pas compte que l'avenir de notre région dépend de quelques sacrifices. Et, je suis certain que beaucoup de ceux qui manifestent contre l'augmentation du trafic d'avions de nuit ont sûrement passé leurs vacances aux premières loges avec vue directe sur la mer et ont dû fermer la nuit les fenêtres soit à cause du bruit des vagues, à cause du vent ou de la chaleur ».

Décision ambiguë

De M. Bertrand Fabian, Strasbourg : « Comment des hauts dignitaires sont-ils capables d'imposer à 500.000 citoyens une décision ambiguë (vol de nuit de DHL) alors qu'ils sont incapables d'un autre côté, d'empêcher à quelques présidents de sociétés (rentables) de mettre au chômage des centaines de citoyens ? »

Insupportable

De M. Charles Klein, Lingolsheim : « Oui à DHL, mis à part le bruit, cela apporte de nombreux emplois. Non plutôt à l'équarrissage qui nous soumet à des odeurs nauséabondes, insupportables et plus nuisibles à la santé que le bruit des avions, alors que nos administrés ne réagissent pas depuis 20 ans ».

Article 3 : Lettre ouverte de DHL aux Alsaciens

Par Gilles Garin

Gilles Garin, président directeur général de DHL France, souhaite présenter et expliquer le contenu du projet d'implantation de DHL sur l'aéroport de Strasbourg. Voici « la lettre ouverte de DHL aux Alsaciens pour un développement économique de leur région ».

« Pionnier du transport express international, DHL répond aux attentes des entreprises qui doivent assurer un service de qualité dans des délais de plus en plus courts. Le métier de DHL consiste à livrer documents et colis en porte à porte dans le monde entier, le plus rapidement possible (le lendemain en Europe de l'Ouest et en Amérique du Nord, dans les deux/trois jours dans le reste du monde) dans des conditions optimales de fiabilité et de sécurité.

Face à une concurrence mondiale de plus en plus vive, le succès des clients de DHL dépend aussi de notre capacité à offrir un service et une logistique toujours plus performants.

Un haut niveau de service, allié à un savoir-faire et une expérience de près de trente ans, font de DHL un professionnel reconnu du transport express international. Rapidité, respect des engagements vis-à-vis de l'ensemble de ses partenaires, transparence, sens civique font partie intégrante de sa culture d'entreprise.

Le dynamisme de l'Alsace

Le dynamisme de la région d'Alsace, située au coeur de l'Europe, et le développement de ses infrastructures, nous ont conduits à choisir Strasbourg pour l'implantation de notre 7ème centre de tri international en Europe.

Une telle implantation devrait renforcer le rôle moteur de l'Alsace dans les échanges en Europe et affirmer Strasbourg comme pôle économique européen stratégique. Elle contribuera ainsi au développement des entreprises de la région (entreprises industrielles et du BTP, de transports et de restauration collective...). L'installation certaine de sites logistiques autour de DHL favorisera l'exportation et l'importation des entreprises de la région.

Emplois directs et indirects

Cette nouvelle implantation va générer des emplois directs et indirects :

- 40 à 50 emplois directs (contrats à durée indéterminée seront créés au démarrage de ces activités).

- 350 emplois d'ici l'an 2000 et 1100 d'ici 2006/2007.

- 75 % des emplois seront à plein temps et 25% à temps partiel (minimum 25 heures par semaine).

- 30 % seront des emplois de type encadrement, administration générale, assistance technique, maintenance, dédouanement et 70 % seront consacrés à la manutention et au gardiennage.

Ces postes sont ouverts à de multiples possibilités d'évolution de carrière rapide puisque DHL consacre généralement 6,5 % de sa masse salariale à la formation continue de ses employés - la norme légale étant de 1,5 %.

L'activité que devrait générer DHL entraînera également la création d'emplois indirects dans les secteurs du transport, des communications, de l'équipement industriel... (ex : 1 emploi DHL génère, selon les cas, la création de 3 à 5 emplois indirects).

L'expertise de DHL s'applique également aux technologies aéronautiques puisque DHL modernise sa flotte en permanence et anticipe la réglementation européenne en vigueur en terme de bruit. Aujourd'hui DHL impose à ses appareils des normes plus contraignantes que celles exigées par la législation internationale (*).

Notre activité est, par nature, nocturne, 4 vols par nuit sont envisagés au démarrage des opérations, 8 au bout d'un an d'activité et 17 au maximum d'ici 2003.

Réduction des nuisances

Afin de minimiser l'impact sonore des vols de nuit, DHL s'engage à mettre en place les mesures adaptées concernant les techniques de réduction des nuisances.

DHL exerce une activité nocturne sur 50 aéroports en Europe et ce depuis de très nombreuses années.

Par son implication dans ce projet, DHL réaffirme sa volonté de participer au développement économique et social de Strasbourg et sa région ».

G. G.

DHL est une société internationale dont le siège européen et mondial est situé à Bruxelles. La participation américaine dans le capital de DHL International est inférieure à 15 %.

Plus de 80 % de l'activité de DHL est réalisée en dehors des Etats-Unis. Plus de 50 % de son chiffre d'affaires sont effectués en Europe.

En France, DHL compte plus de 1 200 employés, dont la moyenne d'âge est de 31 ans.

* Normes européennes en vigueur actuellement : les avions sont soumis à la réglementation Chapitre II de l'OACI - Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Normes appliquées aujourd'hui par DHL : Réglementation Chapitre III, réglementation qui ne sera en vigueur qu'en 2002.

Article 3 : DHL : des interrogations

Les opposants à l'installation à Entzheim de DHL affûtent leurs armes, à quelques heures de la manifestation de Strasbourg.

« L'implantation du spécialiste de fret express DHL à Strasbourg serait désastreuse. Tous les arguments présentés par les partisans de cette initiative sont inexacts et relèvent de la malhonnêteté intellectuelle ». C'est le diagnostic qu'a établi hier le Pr Chambon, vice-président de l'UFNASE, l'Union pour la fermeture de nuit de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim, à moins de quarante-huit heures de la marche silencieuse organisée dans les rues de Strasbourg.

Contestation des chiffres

Chiffres à l'appui, ce dernier s'est employé à démolir, au cours d'une conférence de presse, l'intérêt que portent les entreprises bas-rhinoises au projet de DHL. Pierre Chambon conteste certains chiffres contenus dans le manifeste en faveur du développement de l'aéroport, publié ces derniers jours par la Chambre de commerce et d'industrie de Strasbourg. Il bondit à l'évocation des 2 000 signatures de chefs d'entreprise bas-rhinois qui ont répondu positivement à l'appel lancé par l'aéroport. « Il n'est pas possible que ces 2 000 entreprises représentent 100 000 emplois. C'est faux, archi-faux ».

Autre point polémique : le Pr Chambon accuse la C.C.I. d'avoir tout fait pour accréditer la thèse des 350 emplois créés, dès l'implantation de DHL à Entzheim en 1996, 200 entre 1998 et 1999, 550 entre 2003 et 2004, et 600 autres d'ici 2008. Soit 1 700 personnes pour un total de 34 atterrissages et décollages par nuit. Le responsable de l'UFNASE prend l'exemple de la plateforme aéroportuaire de DHL à Copenhague, « où seules 160 personnes gèrent 28 rotations ». « Est-ce à dire que, pour DHL, les Alsaciens sont quatre fois moins performants que les Danois ? » interroge-t-il.

Pour Pierre Chambon, au fond, la vraie question à poser aux politiques est de savoir si la « création de soi-disant 40 emplois à Entzheim la première année -comme le reconnaît à présent DHL- autorise à supprimer le sommeil d'environ 150 000 personnes ». L'enjeu est d'importance.

Premier grand rendez-vous pour les opposants, la manifestation strasbourgeoise de demain après-midi sera un test. Selon l'ampleur de la mobilisation - 5 000, voire 10 000 personnes, l'attitude des élus pourrait bien varier. Occasion unique de réconcilier les contraires, ou bombe à retardement ?

Dominique Duwig

© Dernières Nouvelles D'Alsace, Vendredi 13 septembre 1996

Article 4 : Choix et contradictions

Avant la marche silencieuse organisée à Strasbourg contre l'implantation de DHL, plusieurs formations ou mouvements nous ont fait parvenir leurs commentaires. En voici des passages.

Michel Greth, président de Radical Bas-Rhin, s'interroge : « DHL, refusée à Belfort et refusant Metz-Nancy, s'installera-t-elle à Strasbourg ? Tout a été dit sur ces faux emplois tombés du ciel, sur l'objectivité relative des études commerciales, sur la démesure de la campagne d'information de la C.C.I., bref sur ce Disneyland alsacien. Par ailleurs, quelle est la représentativité des adversaires de ce projet ? Quelle est la crédibilité des élus soudain convertis au culte de l'environnement ? (...) La fédération du parti radical socialiste regrette qu'une fois de plus une décision soit prise sans la moindre concertation, ni le minimum de clarté. »

Le docteur Hugues Geiger, président du Mouvement écologiste indépendant du Bas-Rhin, affirme que « le projet DHL révèle un manque de réflexion et un déficit d'approche globale relatif au développement social et économique en Alsace. Cette situation aboutit à des contradictions criantes où des élus de droite comme de gauche se retrouvent en opposition avec leurs propres votes ou ceux de leurs familles politiques. »

Enfin, l'association Nature-Ried « s'inquiète du projet d'ouverture aux vols de nuit de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim. (...) Un choix s'impose. Nos élus voudront-ils sacrifier le repos nocturne, donc la santé de leurs électeurs, dans l'intérêt du plus petit nombre ? Dans l'affirmative, ces électeurs sauront s'en souvenir lorsque les mandats politiques arriveront à renouvellement. »

© Dernières Nouvelles d'Alsace, samedi 14 septembre 1996.

Article 5 : Le communiqué des trois collectivités

Nous publions ci-dessous le texte intégral du communiqué des présidents des trois collectivités locales concernées.

« Les premières conclusions des expertises relatives à l'impact économique et environnemental de l'éventuelle implantation de DHL sur la plate-forme aéroportuaire de Strasbourg-Entzheim, demandées à l'Etat par la Communauté urbaine de Strasbourg, le Département du Bas-Rhin et la Région Alsace, sont maintenant déposées. Leur analyse méritera un examen approfondi en concertation avec toutes les parties concernées, mais il est d'ores et déjà clair que la mise en place d'une réglementation de l'exploitation nocturne de l'aéroport d'Entzheim est indispensable.

En conséquence, les trois collectivités susmentionnées demandent au gestionnaire de l'aéroport et à l'Etat, en liaison étroite avec les collectivités locales concernées et les associations :

- d'accélérer la mise à jour du plan d'exposition au bruit de l'aéroport,
- de mettre au point et d'adopter des conditions réglementaires et techniques de fonctionnement de l'aéroport qui soient adaptées tant aux nécessités de son développement qu'aux exigences de la qualité de l'environnement,
- de prévoir des aménagements des infrastructures aéroportuaires et des procédures d'approche qui permettent d'atténuer les nuisances d'exploitation et de les mesurer.

En particulier, dans l'état actuel de la technologie de réduction des émissions sonores des avions, les trois collectivités estiment qu'une exploitation aérienne nocturne intensive de l'aéroport d'Entzheim n'est pas admissible. Il convient donc de préciser des plages nocturnes de restriction stricte de l'exploitation aérienne et corrélativement de définir le régime des dérogations exceptionnelles qui organiserait une utilisation limitée eu égard tant à la nature des vols concernés (par exemple : vols sanitaires, services publics, retards de plan de vols des lignes régulières) qu'au seuil de bruit compatible avec la tranquillité publique.

En tout état de cause, la seule certification de certains aéronefs en catégorie 3 ne peut donner des garanties suffisantes.

Par ailleurs, des dispositions permettant un développement économique raisonnable des activités liées à l'exploitation de l'aéroport, allant dans le sens de créations d'emplois nouveaux, devront nécessairement être adoptées pour favoriser le développement économique de notre région.

Enfin, la Communauté urbaine, le Département et la Région demandent à l'Etat français et à l'Union européenne de fixer rapidement un cadre réglementaire qui puisse s'appliquer à l'ensemble des aéroports européens en tenant compte de leur situation géographique et de leur proximité par rapport à des zones urbaines denses. »

Le président du Conseil régional, Adrien Zeller

La présidente de la Communauté urbaine de Strasbourg, Catherine Trautmann

Le président du Conseil général du Bas-Rhin, Daniel Hoeffel

© Dernières Nouvelles d'Alsace, samedi 14 septembre 1996.

Article 6 : Droit au silence

L'« affaire DHL » a suscité à Strasbourg la plus vaste manifestation à mot d'ordre régional depuis mai 68. Davantage que la déception du synchrotron, plus que l'interdiction de NRJ. Qu'est-ce qui a mis cette foule dans la rue ?

La réponse était sur les banderoles. « Non aux vols de nuit ». Pas besoin, là, de savant décryptage. Les manifestants ne refusent ni le transport aérien ni le développement économique. Ils disent que l'aéroport doit se taire quand ils dorment.

Ensuite, ce fut une manifestation de voisins. Commune par commune, parfois quartier par quartier, souvent en famille. Comme chez soi pour exiger un feu rouge à la sortie de l'école ou demander un contournement pour les poids lourds. A qui pleure la perte du lien social, cela donne à réfléchir.

Défendre la qualité de la vie

Ce fut aussi une manifestation écologiste sans écologistes (ou presque). Pour la qualité de la vie ont défilé côte à côte des gens qui votent différemment. L'ardeur à défendre le droit au beau paysage, à l'eau pure, à l'air respirable, à une nourriture saine, aux nuits silencieuses demeure plus forte ici qu'ailleurs, même si ont reflué les mouvements qui l'ont politiquement incarnée.

Ce fut enfin une manifestation de l'espace péri-urbain. Dans les cantons survolés se sont installés nombreux ceux qui cherchent un équilibre entre la ville où ils travaillent et la campagne dont ils rêvent. Équilibre que des vols de nuit feraient basculer sans retour.

Autant de raisons qui, additionnées, ont allongé l'impressionnant cortège du refus que peu de gens avaient vraiment prévu.

Jacques Fortier